
Αξιοποίηση των χρηματοδοτικών εργαλείων ΣΔΙΤ και Παραχωρήσεων για την βελτίωση και αναβάθμιση των Υποδομών της Χώρας

Περιγραφή Σημερινής κατάστασης / Προβλήματος

1. Η οικονομική κατάσταση της χώρας και οι περιορισμοί που έχουν τεθεί από τους μηχανισμούς ελέγχου δανεισμού, δίνουν πολύ μικρά περιθώρια για την άσκηση αναπτυξιακών πολιτικών στον τομέα των Υποδομών μέσα από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.
2. Το ΕΣΠΑ 1014-2020 δεν έχει κανένα περιθώριο για ένταξη νέων έργων. Οι διαθέσιμοι πόροι 4,8 δις, σχεδόν δεν επαρκούν για την ολοκλήρωση των ήδη ενταγμένων έργων. Εκτιμάται ότι η ολοκλήρωση των έργων αυτών θα απαιτήσει επιπλέον πόρους από το ΠΔΕ περίπου 1 δις.
3. Η μόνη διαθέσιμη χρηματοδοτική δυνατότητα είναι η ενεργοποίηση ιδιωτικών κεφαλαίων με την αξιοποίηση των χρηματοδοτικών εργαλείων ΣΔΙΤ και Παραχωρήσεων, ενεργοποιώντας ιδιωτικά κεφάλαια και γεννώντας ταυτόχρονα αναπτυξιακές δράσεις. Παράλληλα η αξιοποίηση των Project Bonds (ομολόγων έργων) θα πρέπει σοβαρά πλέον να εξεταστεί ως συμπληρωματικό χρηματοδοτικό εργαλείο, όσο οι τράπεζες συνεχίζουν την πολιτική της μη χορήγησης δανείων και της υιοθέτησης της μηδενικής έκθεσης κινδύνου.
4. Κατά συνέπεια επιλογές όπως οι συμπράξεις δημόσιου ιδιωτικού τομέα, έρχονται στην επικαιρότητα και απαιτούν επανεξέταση της εφαρμογής τους με τρόπους και διαδικασίες, οι οποίες θα είναι πλέον μέσα στις πολιτικές και τους στόχους της εθνικής μας οικονομίας.
5. Από τα στοιχεία της αγοράς προκύπτει ότι έργα παραχώρησης μεγάλου οικονομικού ύψους (πλέον των 250 εκατ. €), δεν πρόκειται εύκολα να τύχουν χρηματοδότησης, τόσο λόγω, από την μια πλευρά, της κακής κατάστασης του τραπεζικού συστήματος (μετά και την πρόσφατη ανακεφαλαιοποίηση) και του υψηλού country risk από την άλλη , αλλά και γιατί η ανάγκη για εξασφάλιση των απαραίτητων κεφαλαίων που θα καλύψουν τη χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου, γίνεται ολοένα και πιο άπιαστο όνειρο, κυρίως για τους λόγους που περιγράφηκαν παραπάνω.
6. Από την άλλη πλευρά τα μικρά σε μέγεθος έργα παραχώρησης με διασφαλισμένα έσοδα και με ικανοποιητικά ποσοστά απόδοσης κεφαλαίων φαίνεται να είναι περισσότερο αποδεκτά και καλύτερα διαχειρίσιμα στο επίπεδο του τραπεζικού τους δανεισμού, περιορίζοντας

σημαντικά την έκθεση κινδύνου των δανειστριών τραπεζών και του αναλαμβανόμενου ρίσκου από την πλευρά των παραχωρησιούχων.

7. Σε κάθε περίπτωση με την επιλογή του χρηματοδοτικού εργαλείου της Παραχώρησης αξιοποιείται το πλεονέκτημα των παρακάτω δύο αρχών :

α) αρχή 1^η : Ο χρήστης της υποδομής πληρώνει και μόνον, αντί του συνόλου (οριζόντια) των φορολογουμένων

β) αρχή 2^η : τον «κίνδυνο / ρίσκο» τον αναλαμβάνει αυτός που μπορεί να τον διαχειριστεί καλύτερα (π.χ. σε ένα έργο παραχώρησης αυτοκινητοδρόμου, το κράτος αναλαμβάνει τον κίνδυνο των απαλλοτριώσεων και ο Παραχωρησιούχος αναλαμβάνει τον κίνδυνο των αυξομειώσεων των κυκλοφορικών φόρτων).

Βεβαίως αυτό που θα πρέπει να προσεχθεί σε μια τέτοια επιλογή είναι η πλευρά του δημοσίου να έχει επαρκώς εξασφαλίσει στην αναγκαία πληρότητα και στον συμφωνηθέντα χρόνο τις απαιτήσεις για τις οποίες δεσμεύτηκε.

8. Βασική προϋπόθεση για την χρήση του εργαλείου «παραχώρηση» είναι η ύπαρξη ενός υγιούς τραπεζικού συστήματος το οποίο να είναι διατεθειμένο να επιτελέσει τον ρόλο του, δηλαδή να δανείζει στις επιχειρήσεις και στους δυνάμει επενδυτές αναλαμβάνοντας μέρος του ρίσκου που απορρέει από μια τέτοια επιλογή.
9. Το χρηματοδοτικό πακέτο Γιούνγκερ που μπορεί να χρηματοδοτήσει έργα τα οποία εξασφαλίζουν έσοδα δεν έχει μέχρι σήμερα αξιοποιηθεί στη χώρα μας. Με δεδομένο ότι η μόχλευση ιδιωτικών κεφαλαίων, κατά την εκτίμηση τραπεζικών κύκλων, δεν φαίνεται να ξεπερνά το 1 προς 3(όταν την ΕΕ είναι 1 προς 15), έργα μικρού μεγέθους θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως πιλότος για την διερεύνηση της εφαρμογής του χρηματοδοτικού αυτού προγράμματος (Γιουνγκερ).

Προτεινόμενες Δράσεις / Ενέργειες / Κίνητρα / Ωφέλειες

Ανάπτυξη της πρότασης σε βήματα υλοποίησης:

- Σε επίπεδο δημοτικό, περιφερειακό και εθνικό να εντοπισθούν έργα που πληρούν, τουλάχιστον σε αυτή την φάση, τις παραπάνω προϋποθέσεις και να συγκροτηθεί ένα κατάλογος έργων που δυνητικά θα μπορούσαν να χρηματοδοτηθούν με την μέθοδο της παραχώρησης.
- Σε κάθε έργο να γίνει μιας περιορισμένης κλίμακας μελέτη βιωσιμότητας. Ο κατάλογος να συμπεριλάβει μόνον εκείνα τα έργα τα οποία έχουν ικανοποιητικό IRR (όχι μικρότερο από 10%) και σχετικά μικρό κόστος για τον χρήστη.

-
- Το επόμενο φιλτράρισμα θα πρέπει να είναι ο έλεγχος της συμβατότητας των προτεινόμενων έργων με τον στρατηγικό σχεδιασμό σε εθνικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο για την κάλυψη των αναγκών του κάθε επιπέδου.
 - Τα έργα που τελικώς θα «περάσουν» και από το παραπάνω φιλτράρισμα θα τύχουν μιας ευρείας διαβούλευσης με την εγχώρια και διεθνή αγορά (market sounding) για να εντοπισθεί και εξασφαλιστεί η ελκυστικότητα τους στην αγορά.
 - Είναι προφανές ότι ο σχεδιασμός των έργων πρέπει να στηρίζεται σε αξιόπιστες αναλύσεις κόστους οφέλους που βασίζονται σε ακριβείς κυκλοφοριακές προβλέψεις ώστε να εγγυάται την οικονομική βιωσιμότητα και αποτελεσματικότητα των επενδύσεων.
 - Κάθε επένδυση στις δημόσιες υποδομές πρέπει να υλοποιείται με βάση τον κανόνα της μεγιστοποίησης της λειτουργικής αξίας της σε σχέση με το κόστος της. Δηλαδή, θα πρέπει να σχεδιάζεται και μελετάται ορθολογικά, με επάρκεια και πληρότητα.
 - Στο πλαίσιο της επανεξέτασης της μεθόδου σχεδιασμού των παραχωρήσεων θα πρέπει να υλοποιούνται **απαραέκλητα** σε κάθε έργο παραχώρησης τα ακόλουθα:
 - ✓ Εφαρμογή του ανταγωνιστικού διαλόγου για την επιλογή της βέλτιστων τεχνικών λύσεων
 - ✓ Εκτέλεση προδρόμων εργασιών προκειμένου να εξασφαλιστεί η ωριμότητα των έργων και η έγκαιρη εκπλήρωση των υποχρεώσεων / δεσμεύσεων του δημοσίου (απολλοτριώσεις, μεταφορά ΟΚΩ, αρχαιολογικές ανασκαφές, περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις κλπ). Έτσι το δημόσιο θα απαλλαγεί από τις διεκδικήσεις των υπέρογκων αποζημιώσεων προς τους παραχωρησιούχους λόγω αθέτησης εκπλήρωσης των υποχρεώσεων του.

Βασική προϋπόθεση για αποτελεσματική διεξαγωγή των ανωτέρω βημάτων είναι η στενή συνεργασία της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων και της Ειδικής Γραμματείας ΣΔΙΤ.

Έργα τα οποία θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν είναι:

α) ΣΔΙΤ (αποπληρωμή με καταβολές διαθεσιμότητας)

- **κατασκευή /λειτουργία και συντήρηση κτιριακών έργων ή έργων ανακαίνισης υφισταμένων κτιρίων/ κελυφών** με ιδιαίτερα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά που θα στεγάσουν λειτουργίες του κράτους, με επιλογή κατάλληλης χωροθέτησης που να εξυπηρετεί τις γενικότερες ανάγκες αναβάθμισης των περιοχών αυτών. Πχ. Γραφεία Υπουργείων , Γραφείων Περιφερειών, Σχολείων και σχολικών συγκροτημάτων, πανεπιστημιακών κτιρίων, πυροσβεστικών σταθμών, κλπ. Προφανώς οι

προδιαγραφές των νέων κτηριακών έργων θα παρακολουθούν και θα εφαρμόζουν το σύνολο των εναρμονισμένων προτύπων/ προδιαγραφών και πρακτικών ενεργειακής διαχείρισης και των περιβαλλοντικών απαιτήσεων.

- **Κατασκευή και διαχείριση υποδομών ΧΥΤΥ και βιολογικών καθαρισμών δήμων** κατ' αναλογία των έργων ΣΔΙΤ διαχείρισης απορριμμάτων Δυτ. Μακεδονίας (στην Κοζάνη), Ιωαννίνων, Πελοποννήσου, Σερρών, κλπ.

- **αναβάθμιση δικτύων ηλεκτροδότησης με συστήματα εξοικονόμησης ενέργειας** των οδικών δικτύων ευθύνης Δήμων, Περιφερειών και Κεντρικής Διοίκησης

β) Έργα Παραχώρησης (με έσοδα από διόδια)

- **μικρά αστικά έργα οδοποιίας, κυρίως περιφερειακοί οδοί, αστικές σήραγγες**, η χρήση των οποίων οδηγεί σε μείωση του χρόνου διέλευσης και της διανυόμενης απόστασης, με χαμηλό διόδιο διέλευσης και με πλήρη ηλεκτρονικοποίηση της συλλογής τους (πλήρως ηλεκτρονικά διόδια).

Τα έργα επίσης θα έχουν ως προσανατολισμό την κάλυψη των απαιτήσεων του greenhouse gas emissions και του περιορισμού της κατανάλωσης CO2 που αυτά επιτυγχάνουν.

- **κατασκευή μαρινών ή αναβάθμιση υφισταμένων**

Με τα έργα αυτά θα πρέπει να εξυπηρετείται και η αστική θαλάσσια συγκοινωνία κυρίως σε μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας. πχ. Αστική συγκοινωνία Θεσσαλονίκης από κέντρο στις ακτές της Καλαμαριάς, Μίκρας και Επανωμής.

- **Έργα περιαστικού σιδηροδρομικού δικτύου σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη** κυρίως με την αξιοποίηση παλαιών σιδηροδρομικών επιδομών για την εξυπηρέτηση μεγάλων βιομηχανικών περιοχών και βιοτεχνικών πάρκων με σημαντικούς μεταφερόμενους φόρτους.

- **Έργα της Αττικής Οδού**

- (Βλέπε Σχετική Πρόταση)